



PLAN D'AIDE D'URGENCE À LA POMPE

27 SEPTEMBRE 2026

Aujourd'hui, les conservateurs annoncent un **Plan d'aide d'urgence à la pompe** visant à faire économiser les Canadiens dès aujourd'hui et à s'approvisionner chez nous demain grâce à une production nationale de diesel abordable. Ce plan vise à réduire immédiatement les prix du diesel grâce à des allègements fiscaux de grande envergure et à relancer rapidement la production nationale afin de mettre fin à notre dépendance envers les États-Unis pour l'approvisionnement en diesel. Cette initiative intervient alors que les prix du diesel atteignent des sommets historiques, les Canadiens payant 32 cents de plus le litre qu'aux États-Unis et 41 cents de plus le litre que la moyenne mondiale.

L'association « Les Producteurs de grains du Canada » indique que les agriculteurs dépensent 15 120 dollars de plus en carburant pour une seule moissonneuse-batteuse par rapport à l'année dernière. Pour les grandes exploitations agricoles, cela peut représenter jusqu'à 5 000 dollars par jour en diesel, soit près du double de la normale. Les familles canadiennes subiront des hausses de prix considérables sur tous les produits transportés par camion, train et bateau, ce qui aggraverait la crise du coût de la vie.

Le diesel alimente les tracteurs qui cultivent notre nourriture, les camions et les trains qui la transportent, les machines de construction, les générateurs qui fournissent de l'électricité à des centaines de communautés isolées du Nord, les camionnettes dont les gens de métier ont besoin pour travailler, ainsi que les voitures particulières au diesel que les familles ont achetées pour faire des économies lorsque le diesel était moins cher que l'essence, afin de pouvoir se rendre au travail, partir en voyage et conduire leurs enfants à leurs entraînements de hockey.

De plus, la suggestion du président Trump de suspendre les exportations de diesel nous rappelle que nous ne devrions pas dépendre d'un autre pays pour produire du diesel alors que nous disposons de la quatrième plus grande réserve de pétrole au monde. À l'heure actuelle, les Américains achètent notre pétrole à prix réduit et nous vendent du diesel à un prix plus élevé.

Le Canada est de plus en plus vulnérable aux perturbations de l'approvisionnement mondial en diesel. Le détroit d'Ormuz, par lequel transite environ un cinquième des liquides pétroliers mondiaux, a été bloqué par le conflit avec l'Iran. Le président Trump a également évoqué la possibilité de restreindre les exportations américaines de diesel.

Le 21 septembre 2026, le prix moyen du diesel s'élevait à 2,74 dollars le litre au Canada. Aux États-Unis, le prix moyen était de 6,529 dollars américains le gallon, soit environ 2,42 dollars canadiens le litre selon le taux de change de la Banque du Canada pour cette journée. Les Canadiens payaient 32 cents de plus le litre que les Américains et 41 cents de plus que la moyenne mondiale. **Les prix du diesel au Canada ont augmenté de près de 80% au cours de la dernière année**, passant d'environ 1,53 dollar le litre à 2,74 dollars le litre.

Le **Plan d'aide d'urgence à la pompe** mettra fin à cette dépendance coûteuse. Il permettra aux Canadiens de faire des économies et d'assurer l'approvisionnement du Canada sur son propre territoire. Ce plan augmentera la capacité de raffinage canadienne, supprimera les obstacles fédéraux aux nouveaux investissements, réduira les taxes fédérales sur le diesel et permettra de constituer une réserve stratégique de produits pétroliers raffinés afin que le Canada dispose d'un approvisionnement réservé aux situations d'urgence.

Le plan comprend :

Vous faire économiser dès aujourd'hui

1. Annuler toutes les taxes sur les ventes de diesel jusqu'au 1er juillet 2027 minimum.
2. Supprimer toutes les taxes sur la production de diesel.
3. Éliminer l'écart de prix avec les États-Unis dans un délai de 5 ans.

S'approvisionner chez nous

1. Des autorisations d'urgence pour les raffineries de diesel, le stockage et le transport.
2. Une déduction de 100% dès la première année pour les investissements dans la production et la distribution de diesel.
3. Une réserve stratégique de produits pétroliers raffinés.



VOUS FAIRE ÉCONOMISER DÈS AUJOURD'HUI

L'objectif : éliminer le supplément de prix que les Canadiens paient par rapport au prix aux États-Unis.

Écart de prix du diesel

Le 21 septembre 2026, le diesel coûtait 2,74 dollars le litre au Canada. L'EIA a fait état d'une moyenne américaine de 6,529 dollars américains par gallon à la même date. En utilisant le taux de change de la Banque du Canada de 1,4021 dollar canadien pour un dollar américain, cela correspond à environ 2,42 dollars canadiens le litre. Par conséquent, les Canadiens paient 32 cents de plus le litre qu'aux États-Unis et 41 cents de plus le litre que la moyenne mondiale.

Le gouvernement fédéral impose de nombreuses taxes qui font grimper le coût du diesel. Les conservateurs souhaitent les supprimer.

Règlement sur les combustibles propres : oblige les producteurs et les importateurs d'essence et de diesel à réduire l'intensité carbone sur l'ensemble du cycle de vie des carburants qu'ils vendent au Canada. Cette exigence augmente chaque année, et les fournisseurs soumis à la réglementation doivent générer ou acheter des crédits pour s'y conformer. Environnement et Changement climatique Canada a indiqué en 2023 que le Règlement sur les combustibles propres entraînerait une hausse de 6 cents le litre de diesel en 2026, qui passerait à 16 cents en 2030. Il s'agit en réalité d'une nouvelle taxe carbone à la consommation, dont le montant ne cesse d'augmenter. Ce plan supprimerait la taxe liée au Règlement sur les combustibles propres.

TPS

Le gouvernement fédéral prélève une TPS de 5% sur le diesel, soit environ 13 cents le litre. La TPS s'applique au prix final imposable, qui comprend le prix du pétrole brut, les coûts et marges liés au raffinage et à la commercialisation, la taxe d'accise fédérale ainsi que les taxes sur le carbone et les taxes provinciales sur les carburants applicables.

Porter la production canadienne de diesel à un million de barils par jour, répondre à la demande dans toutes les régions du Canada avec du diesel raffiné au Canada et éliminer l'écart de prix entre le Canada et les États-Unis pour le diesel, le tout en l'espace de 5 ans.

Taxe carbone industrielle (STFR)

Les raffineries canadiennes sont soumises à une tarification industrielle du carbone par le biais du Système de tarification fondé sur le rendement ou de systèmes provinciaux équivalents. Dans le cadre du système fédéral, les installations doivent compenser les émissions dépassant leur limite annuelle. Le prix de référence fédéral du carbone pour l'industrie est de 95 dollars la tonne en 2026 et devrait passer à 115 dollars la tonne d'ici 2030. Selon Dan McTeague, président de *Canadians for Affordable Energy*, la taxe carbone industrielle ajoute 8 cents à chaque litre de diesel.

Elle décourage également les nouveaux investissements dans les raffineries.

S'APPROVISIONNER CHEZ NOUS

L'objectif : permettre à tous les Canadiens d'avoir accès à du diesel produit au Canada d'ici 2032, en portant la production de diesel et d'autres carburants distillés de 730 000 à 1 million de barils et en assurant l'accès de ces carburants à tous les marchés canadiens.

Le Plan d'aide d'urgence à la pompe permettra de relancer la production nationale de diesel afin de mettre fin à notre dépendance coûteuse envers les raffineries américaines pour ce carburant. À l'heure actuelle, les États-Unis achètent notre pétrole à prix réduit et nous revendent du diesel à un prix plus élevé. Notre plan mettra fin à cette situation.

Le Canada a produit 42,3 millions de mètres cubes de fioul distillé en 2025 (diesel et fioul de chauffage combinés), soit l'équivalent d'environ 730 000 barils par jour. Le plan des conservateurs permettra d'atteindre une hausse de la production canadienne à au moins 1 million de barils par jour, tout en développant les capacités de raffinage, de stockage et de transport nécessaires pour approvisionner les Canadiens de toutes les régions en diesel produit au Canada.

LES MESURES

Permis d'urgence

Les zones prêtes à bâtir, qui accordent des autorisations préalables pour les raffineries de diesel, le transport et le stockage, afin que les entreprises sachent qu'elles peuvent bâtir sans même avoir à déposer de demande, à condition de respecter toutes les règles en matière de sécurité et d'environnement.

Abroger immédiatement C-6g.

Processus fédéral d'évaluation d'impact

En 2023, la Cour suprême a estimé que la Loi fédérale sur l'évaluation d'impact allait trop loin. Ottawa a modifié cette loi en 2024 et a depuis exclu certains projets énergétiques du processus fédéral, mais les grands projets de raffineries restent soumis à cette loi. L'Alberta conteste désormais cette loi révisée devant les tribunaux, avec le soutien de la Saskatchewan.

Le fait d'exclure les raffineries du processus fédéral d'évaluation d'impact ne signifierait pas la fin de la protection de l'environnement. Les raffineries devraient toujours se conformer aux règles fédérales en matière de pollution, d'eaux usées, de fuites et de surveillance, ainsi qu'aux lois et autorisations environnementales provinciales.

Obstacles au transport interprovincial

Le Canada produit suffisamment de diesel pour répondre à ses besoins nationaux, mais ce carburant n'est pas produit là où il est consommé, et les goulots d'étranglement dans le transport peuvent rendre certaines régions dépendantes des importations en provenance des États-Unis. La Régie de l'énergie du Canada indique que la configuration des raffineries, la logistique locale et la demande saisonnière font que le Canada importe et exporte simultanément des carburants raffinés, et conclut que la sécurité énergétique régionale ne s'améliorera pas de manière significative sans changements majeurs dans les infrastructures de transport.

En route vers un million de barils par jour

Les conservateurs verront la production canadienne de diesel et de carburants raffinés similaires augmenter jusqu'à un million de barils par jour d'ici 2032 et mettront en place des capacités nationales suffisantes de raffinage, de transport et de stockage afin d'approvisionner toutes les régions du Canada en carburant produit au Canada et d'éliminer l'écart de prix entre le Canada et les États-Unis pour le diesel d'ici cinq ans.

Autorisations d'urgence pour les raffineries

Les conservateurs mettront en place un dispositif d'autorisations d'urgence et d'allègements fiscaux pour les infrastructures de raffinage et de transport de carburants. Des zones prêtes à bâtir bénéficieront d'autorisations préalables pour les raffineries de diesel, le transport et le stockage, afin que les entreprises sachent qu'elles peuvent construire sans même avoir à déposer de demande, à condition de respecter toutes les règles de sécurité et de protection de l'environnement. Tous les nouveaux projets de raffineries de pétrole et les projets d'extension de raffineries seront exemptés du processus fédéral d'évaluation d'impact.

Les raffineries continueront à se conformer aux règles environnementales fédérales et provinciales applicables, notamment les limites d'effluents des raffineries, les règles relatives à la pollution atmosphérique, les exigences en matière de détection et de réparation des fuites, la surveillance à la limite du site et les autorisations environnementales provinciales applicables.

Décisions fédérales en matière d'autorisation dans un délai de six mois

Toutes les décisions fédérales en matière d'autorisation requises pour la construction ou l'agrandissement d'une raffinerie seront prises dans un délai de six mois. Selon le projet, les autorisations fédérales peuvent impliquer Pêches et Océans Canada, Transports Canada, la Régie de l'énergie du Canada ou d'autres autorités fédérales. Ce délai de six mois s'appliquera à l'ensemble des ministères fédéraux afin que les projets ne soient pas bloqués par l'attente de décisions fédérales successives.

Allègements fiscaux pour les infrastructures liées au diesel

Les conservateurs accorderont des réductions d'impôt pour les investissements visant à accroître la production canadienne de diesel et à acheminer le carburant canadien vers les marchés. Le gouvernement devrait accorder une exonération fiscale sur la taxe sur les gains en capital et une déduction de 100% dès la première année pour les investissements dans de nouvelles raffineries, les agrandissements de raffineries, le stockage de diesel et de pétrole brut, les pipelines et autres infrastructures de transport de carburant, ainsi que dans les équipements nécessaires pour assurer une hausse du débit des raffineries.

Constitution d'une réserve stratégique de produits pétroliers raffinés

Les conservateurs constitueront une réserve stratégique afin de protéger les Canadiens en cas de pénurie. Le gouvernement fédéral passera des contrats avec des raffineurs canadiens pour qu'ils fournissent et maintiennent en stock des millions de barils d'essence et de diesel d'urgence pouvant être mis sur le marché en cas de perturbations majeures de l'approvisionnement.

Cette réserve créera un approvisionnement canadien permanent en carburant d'urgence tout en garantissant une demande à long terme, soutenue par le gouvernement, pour la production et le stockage nationaux. Cela donnera aux raffineurs une plus grande certitude pour investir dans des capacités supplémentaires de production et de stockage, plutôt que d'attendre la prochaine crise d'approvisionnement internationale.

POLITIQUE (SUITE)

Accélérer la mise en place des infrastructures de transport

Accélérer la délivrance des permis et soutenir les investissements qui facilitent l'acheminement du diesel canadien vers les consommateurs canadiens, notamment les liaisons ferroviaires vers les terminaux, l'extension des terminaux, la capacité des ports et des postes d'amarrage, ainsi que d'autres infrastructures de distribution de carburant.

LES PROCHAINES ÉTAPES

Les conservateurs prendront immédiatement des mesures pour supprimer les obstacles fédéraux aux investissements dans les raffineries, réduire les taxes fédérales sur le diesel, délivrance de permis, développer les infrastructures nationales de raffinage et de transport, et constituer une réserve d'urgence de carburant. L'objectif est clair : d'ici cinq ans, du diesel canadien à un prix abordable, fourni par des Canadiens pour des Canadiens.

